

# 长三角地区经济一体化研究

季任钧 安树伟

**摘要：**长江三角洲地区是我国沿海规模最大、实力最强的经济区，为了推动长江三角洲地区经济的发展，迫切需要加强地区的协作、协调与联动。本文在分析长江三角洲地区的发展优势、特征与有利因素基础上，探讨了该区经济协作联动发展中存在的问题与原因，提出了长江三角洲地区经济一体化的协调机制、重点领域与近期对策。

**关键词：**经济一体化；长江三角洲

长江三角洲地区地跨苏沪浙两省一市，包括上海市，江苏沿江的南京、苏州、无锡、常州、镇江、扬州、泰州、南通，浙江东北部的杭州、宁波、嘉兴、湖州、绍兴、舟山共 15 个城市及其所辖的 74 个县市，总面积约 10 万 km<sup>2</sup>[1]，2002 年总人口 7519 万。

长江三角洲地区是我国沿海规模最大、实力最强的经济区，中国经济实力最强的 35 个城市，有 10 个位于长江三角洲；全国综合实力百强县，长江三角洲地区占了一半[2]。相对而言，苏沪浙三省市交界的长江三角洲地区地域相近、人缘相亲、文化相通、经济相融，经济合作源远流长。改革开放以来，三省市的经济合作与人员往来更加密切。为了推动长江三角洲地区经济的发展，使之成为全国率先实现小康社会的地区之一，迫切需要加强地区的协作、协调与联动。

## 一、发展优势、特征与有利因素

### （一）区位优势得天独厚

长江三角洲地区位于我国东海岸线的中点，扼长江入东海的海口，临江濒海，并处于世界环球航线的附近。本区大陆海岸线长近千公里，长江优良岸线 600km，由上海港、宁波港、舟山港、乍浦港、南京港、镇江港、张家港、江阴港、南通港等组成我国最大的沿海沿江港口群。港口吞吐量占全国的 70%，其中上海港就占 35%，同世界 160 多个国家和地区以及 300 多个港口有着经济贸易的联系，成为我国对外联系的重要门户[3]。同时，通过长江水运大动脉，可以沟通面积 180 万 km<sup>2</sup>，人口 3.5 亿，粮、棉、工业产量占全国 1/2 的长江流域，具有极为广阔、发达的腹地和市场。集“黄金海岸”和“黄金水道”于一身的区位优势，使长江三角洲地区同沿海其他地区相比，具有面向国内、国外两大市场的有利区位，蕴藏着极大的发展潜力。

### （二）经济实力强大，发展水平不一

长江三角洲地区作为全国的精华所在，人文荟萃，经济发达，城市密集，以占全国 1%的土地，容纳了全国 6.2%的人口，创造了全国 16%的 GDP，1999 年人均 GDP 为 1.84 万元。从经济发展水平来看，长江三角洲的城市可以分为三类：一是上中等发达水平的城市（即人均 GDP 超过 2500 \$），分别为上海、无锡、苏州；二是中等发展水平的城市（即人均 GDP 在 1200—2500 \$ 之间），分别为杭州、宁波、南京、绍兴、常州、镇江、嘉兴、湖州；三是下中等发展水平的城市（即人均 GDP 在 1200 \$ 以下），分别为舟山、扬州、南通、泰州[4]。

### （三）产业基础厚实

长江三角洲地区作为全国最大的综合性工业基地，工业门类齐全，工业的配套体系完整，机械、汽车、钢铁、石化、轻纺、建材、电力、电子通信、医药等在全国占较大比重；本区的农业是全国的高产稳产地区。长江三角洲地区劳动者素质较高，科技专业人员、熟练工人、科技开发力量以及高等教育在校学生等方面在数量、质量上均居全国领先地位。本区自然条件优越，文化历史悠久，旅游资源丰富，市场发育较早，区位优势明显，这些都十分有利于未来的发展[5]。

### （四）内外联系广泛

长江三角洲地区是我国近代民族工业的发源地，对内对外的经济联系历史悠久，客商、华侨遍布世界各地，同世界上 160 多个国家和地区保持着密切的经济贸易联系，同时还承担着国内市场大部分工业品和日用消费品的供应任务，是全国最大商业贸易区和重要的出口创汇基地。改革开放尤其是上海浦东新区开发开放以来，市场经济日趋活跃，在吸引外资、引进技术、扩大出口及对外经济联系和合作方面取得了较大成就。加之港口众多，海陆空交通运输方便，在实行全方位对外开放方面具有其他地区无可比拟的优势。

### （五）发达的交通通讯网络

长江三角洲地区拥有水路、铁路、公路、航空、管道现代化运输方式，基本形成以上海为枢纽，南京、杭州为次级枢纽，以铁路运输和江河运输为主干道的区域综合交通运输网络；已建成宁汉光纜、宁沪杭微波干线，从而为地区之间开展横向联合、实施经济一体化提供了有力的保证。

### （六）区内各区域及城市间已经形成较强的凝聚力

长江三角洲地区内部已经形成经济一体化的互动趋向，区内各区域及城市间已经形成较强的凝聚力，表现在[6]：区域内经济关系形成互补和相互依赖性需求；上海对周边城市的吸引力和拉动力增大；社会关系和体制关系的改革与发展有摆脱行政区划和自然条件限制而相互交融的倾向；城市与城市郊区包括远郊区间正在出现新型的整合关系，为一体化经济模式创造了较好条件；长江三角洲区域内交通的改善和新型交通体系出现，对能源供给配置、生产生活设施配套、环境治理等产生一体化要求；区域协调极的功能地位越来越突出。

长江三角洲地区经济协作联动发展有着明显的社会内在动因和外在需求。可以说，长江三角洲地区经济一体化模式的构建，既是区域经济与社会发展关系的必然，也是驾驭区域经济发展的政策性科学选择。

## 二、经济协作联动发展中存在的问题与原因

### （一）存在的问题

目前长江三角洲地区经济协作联动发展中存在的问题主要有：（1）经济体制和行政体制产生排他性，缺少协调协作的凝聚力，行政分割，体制自身缺乏机制创新张力；上海作为经济中心、贸易中心和金融中心的辐射作用还远远不够。（2）经济与科技体制缺少技术创新能力，高新技术引进多而消化更新少；高层次人才缺乏，中低层次人才缺少社会经济适应性的。（3）

社会经济发展战略、规划各自独立，缺乏长江三角洲整体开发与发展的规划思路与政策。（4）区域内低水平重复建设严重；产业结构以低层次重复、外延扩大为主，缺少优势和互补，内在竞争摩擦而外在竞争不足，经济的整体性较差。（5）交通网络、港口岸线不足，整体布局效益未能发挥。（6）村镇布局分散，工业布点零散，土地资源浪费，环境污染较重。（7）信息各自独立，缺少沟通与互用。

## （二）原因

造成上述问题的原因是复杂的，归纳起来大致有[7]：

1. 中央与地方的分权化，使各级地方政府获得了对经济的较大干预能力。1980年代开始的中央与地方的分权，虽然推动了地方经济的发展，但在其区域合作方面有较大的负面效应，如片面追求地方产值、地方保护等。这就导致生产要素难以跨地区组合优化，重复建设和重复投资严重，产业同构导致恶性竞争，竞相招商引资导致土地资源“透支”等。地区间产业同构化还造成市场的地方割据与无序竞争。由于重复建设与重复投资，为了保护本地区企业的生存与发展，地方政府一般保护本地市场。市场的狭小导致企业规模过小，产品库存积压和生产能力大量闲置。企业规模过小又限制了企业新产品、新技术的开发与应用。

2. 发展战略存在较大差异，思想观念及文化冲突比较明显。在长江三角洲区域合作与发展中，关于上海的定位和作用是很重要的环节。中央是从全国的整体利益来考虑上海的，上海则从本身城市功能转换的角度来设定其发展战略，江浙两省也是从自身的利益来考虑其发展战略，如浙江把发展重点放在宁波。另外，尽管长江三角洲地区地缘紧邻，但与经济协作联动发展的要求相比，地方文化却比较浓厚，且有不小的差异。地方文化是最深厚、最难以改变的东西，地方文化的碰撞是合作中的一个重要问题。

3. 经济运行机制和经济实力上的差异。上海经济运行机制带有较多计划经济痕迹，难以与江浙两地运行机制合拍；上海以国有经济为主，而江浙两省的非国有经济比重较大，两部门由于体制差异难以展开有效的经济合作。

4. 合作模式缺乏创新。1980年代长江三角洲地区的经济合作所形成的制度创新在很大程度上是通过非正式的要素流动，以民间的方式来推动的，是以企业为导向的一种合作模式，其具有的潜在作用在1980年代末已基本释放出来。这时应当有一个机制更新过程，或者说需要寻找一种新的机制来替代，然而这个制度创新过程恰恰没有完成。另一方面从产业转移的角度看，1980年代以来出现上海技术、管理、设备向江浙乡镇企业与私营企业转移的趋势，到1990年代上海的服务性功能却未能向这些地区转移。这就造成产业转移对区域经济合作的推动力量明显不足。

5. 在对外开放不断深入的情况下，各地都是从本地封闭环境来发展经济，没有从区域分工协作关系上考虑如何有机耦合成一个整体参与国际经济接轨，参与国际经济大循环，而是在引进外资和产业布局上展开过度竞争

## 三、经济协作联动发展的协调机制与重点领域

### （一）协调机制

为了在一个高起点、高层次、多方位、新模式的框架内开展长江三角洲地区的经济协作与联动发展，必须建立和完善相应的协调机制。协调机制必须建立在统一市场和区域经济一体化的基础上，必须充分发挥市场机制在促进长江三角洲地区经济协作联动发展中的基础性作用。不仅企业的跨区域扩张，而且产业结构的合理化、基础设施建设的网络化，甚至环境治理等公共

品事业的发展，都可以通过市场机制的作用来进行商业化运作。前提条件是市场发展、企业运作、各类中介服务以及管理技术等方面都非常完善和规范。从目前情况看，长江三角洲地区显然还达不到这样的要求。为此，必须进一步深化体制改革，培育和发展市场机制，规范市场主体之间的交易行为，增强企业的市场交易能力，尤其是跨地区的投资经营和组织管理能力，提高各类市场中介机构的运作服务水平。

政府推动也是地区合作与发展必不可少的重要途径，其主要作用有：在推动和促进企业跨地区合作方面发挥积极作用；在区域产业发展的统一规划、交通等基础设施的网络化、市场建设的整体性，以及社会和环境问题的协调治理等方面采取积极措施。

区域之间经济协作联动发展的协调机制有两种类型：一是制度化的协调机制；二是非制度化的协调机制。如果选择制度化的区域协调机制，通常要考虑建立一个跨省市的行政机构，统一领导和规划长江三角洲的协调发展。制度化的协调机制更有利于推进区域紧密型合作与发展，但这需要具备相应的条件，如中央与地方的关系、行政体制框架、外部竞争环境、内部经济关联等。从目前长江三角洲的实际情况看，实行制度化协调机制尚未完全具备，比较可行的办法是从非制度化的协调机制开始，积极创造条件，最终过渡到制度化协调机制。具体而言就是：

1. 强化和完善长江三角洲 15 城市市长联席会议制度。在完善“长江三角洲城市经济协调会”的基础上，进一步强化长江三角洲 15 城市市长联席会议制度，定期进行高级别领导的互访和发展思路的对接，制定共同发展章程，形成规范的对话与协商制度，从目前的对话协商方式逐步向有约束力的协议方式转变。

2. 建立和完善由国家有关部门牵头、15 城市政府共同参与的专业职能管理机构。这些专业职能管理机构包括水利部太湖流域管理局、交通部上海国际航运中心领导小组、中国人民银行上海分行与南京分行等，主要负责长江三角洲经济协作联动发展中涉及各专业领域的统筹规划、协调合作与联动发展事宜。应进一步强化其协调管理职能，延伸管理业务，并赋予新的管理协调权威。市长联席会议各专题小组可与专业职能管理机构工作相配套和衔接。

3. 鼓励建立各类半官方及民间的跨省市合作组织，广泛推进联动发展。如建立政府主导下的长江三角洲城市联合商会和行业协会、大企业联合会、经济联合体企业联谊会 and 产权交易联合中心，以及长江流域发展研究院和长江三角洲发展研究中心等。

4. 建议成立长江三角洲城市合作与发展委员会。在条件成熟时，建议成立由中央政府牵头、上海与江浙两省参加的“长江三角洲城市合作与发展委员会”，其主要职能包括：编制长江三角洲区域发展规划，制定区域发展政策，指导区域合作重大项目建设与重大任务的推进，协调解决涉及区域内部以及三角洲与其他地区发展的重要问题等。

## （二）重点领域

1. 产业协调。长江三角洲经济发展中，存在严重的产业结构趋同和重复建设问题。针对国际国内市场的激烈竞争，一些重要的基础性产业或主导性产业，一定要按照相对集中的原则布局，加强区域联合与企业联合[4]。（1）根据各个城市的工业化发展水平，形成垂直与水平分工的产业整合。（2）根据区内中心城市的功能定位，形成以上海为主中心，南京、杭州为次中心的产业整合格局。上海是长江三角洲地区内以国际经济、金融、贸易中心为发展目标的国际性大都市，在长江三角洲内的核心城市地位是十分明显的。城市的基本功能定位为集散、生产、管理、服务和创新。增加现代服务业在经济中的比重是上海未来产业结构调整的方向（3）以产品、资产为联系纽带，把组建超大型企业集团作为区域内产业整合的重要手段。跨地区企业集团

的组建要严格按现代企业制度的要求展开，通过产权纽带，在集团公司和集团成员企业之间建立合理的产权关系。考虑到各地的企业集团仍然从属于当地政府，因此首先需要在各地政府之间取得共识，围绕共同的目标，共同培育可以在全国同行业中占有相当市场份额的巨型企业集团。（4）加快汽车、石化等行业的跨地区重组（5）通过市场来推动电子通讯、现代医药、精细化工等高技术构成的行业的企业兼并活动，提高行业集中度。

2. 基础设施协调。根据长江三角洲各地社会经济发展的总体规划和全国交通运输总体布局的要求，按照统筹规划、配套协调、分步实施、综合发展的原则，建设以上海国际航运中心为核心、多种运输方式相互衔接、协同发展的长江三角洲综合运输

体系，以促进本区的经济协作联动发展。为此，近期内必须抓好以下几项工作[8]：（1）港口建设。港口建设应紧紧围绕上海国际航运中心国际集装箱枢纽港建设的中心任务，竭尽全力做好深水港选址工作、工程可行性方案论证和一期工程的开工建设，到2005年基本完成集装箱深水枢纽港的框架构建。同时，切实加强上海港与长江三角洲沿海和内河港口在货物结构、流向流量之间的分工与协调，初步形成以上海港为核心，浙江北仑、舟山、乍浦诸港和江苏南京、太仓、南通、张家港诸港为两翼的上海国际航运中心的基本框架，形成以上海为支点、南京港为顶点、北仑港和江苏吕四港为两端的长江三角洲倒“T”字型港口群体的整体优势。（2）公路建设。在现已建成的以沪宁、沪杭、杭甬为骨干的高速公路网的基础上，进一步提高公路等级，建设更为密集的高速公路网。近期需要建设的高速公路有：宁杭高速公路；江阴—无锡—宜兴—湖州—杭州高速公路；南京—扬州—泰州—南通高速公路。（3）铁路建设。京沪高速铁路争取在沪宁段首先实施，使时速提高到250km以上；沪杭甬铁路加速重载，成为准高速铁路；建设浦东铁路，并与沪宁、沪杭铁路连通，以切实加强上海两大枢纽港（海港、空港）和浦东新区与长江三角洲各城市之间的联系；完成新沂—长兴线，加强本区的南北联系。（4）过江跨海通道建设。本区水网密布，特别是长江、钱塘江水面宽广辽阔，在一定程度上阻隔了陆路交通，因此必须兴建过江跨海通道，以加强三角洲内部联系。目前本区拟建的有镇江—扬州大桥、上海—崇明—海门隧道和大桥。杭州湾跨海大桥已经国家批准兴建。由于本区河段交通繁忙、运量巨大，在兴建过江跨海通道时，必须充分考虑对航运业发展的影响，桥的净空和桥址选择必须在进行充分论证的基础上精心安排，兼顾各方面的利益。同时，由于过江跨海通道投资大、工期长，亟需统一规划，在综合考虑各种社会经济因素的前提下，分清轻重缓急，有序实施。

3. 生态保护协调。太湖流域的污染问题日益严重，已引起了各方面的广泛关注。太湖综合整治影响大、涉及范围广，本区可持续发展的首要问题，也是区域经济协作联动发展所必须解决的重大问题之一。

### （三）近期对策

1. 建设长江三角洲地区统一的大市场体系。经济一体化的中心是市场一体化。清除三省市商品和要素进入市场的体制障碍，形成长江三角洲地区统一大市场体系，形成竞争互利的市场机制，是本地区经济社会一体化发展的中心问题。市场一体化的重心又是金融、科技、人才、信息等要素市场的一体共享。从目前的情况看，长江三角洲地区三省市间存在着“区域市场壁垒”，已影响到本区的经济协作联动发展，因此要建设长江三角洲地区统一的大市场体系。（1）各市不仅互设批发市场、零售网点，还要重点规划长江三角洲地区要素市场。（2）创建区域投资和金融中心体系，创建三省市统一的货币流通运行关系；加强区内金融保险市场的相互渗透，形成长江三角洲地区统一的金融与保险市场；促进上海金融机构特别是外资金融机构到江浙设立分支机构，建设三省市一体的金融配套服务体系。（3）建立长江三角洲地区范围意义上的成片、成线的产业开发与商业服务体系和一条龙方式。（4）各城市间可以相互进行房地产的买卖和土地批租，为相互经济业务渗透创造条件。（5）构建长江三角洲地区产学研和科技开发联合体，创建以高科技为主的长江三角洲地区产学研配套科技与信息服务体系。（6）构建长江三角洲地区各城市间互补的人才流通体系和人才市场。

2. 整合长江三角洲各个地区的产权交易系统，形成统一的产权交易市场。长江三角洲地区的各个城市目前已各自建立了产权交易市场和相应的产权中介机构，但这些交易市场和中介机构的服务半径大多局限于本地区，而且有着各自的产权交易条文。一个统一的产权交易系统是长江三角洲地区有效推进产业整合的基本条件之一。因此作为一项基础性工作，要把上海现在的产权交易市场扩展为更大范围的区域性产权交易市场，把各地现有的地方产权交易市场调整为上海这一主市场的分市场，形成从上至下的垂直管理系统。同时要重点培育各地的优质产权交易中介机构，发展跨地区的产权交易中介业务。在推进产权交易体系的同时，必须在各地现有产权交易法规的基础上，进行更加符合国际惯例的修订，形成长江三角洲地区统一的产权交易法规[4]。

3. 增强中心城市集聚、扩散功能，提高城市化水平。长江三角洲各类城市目前还处在集聚为主的阶段，各级中心城市都在通过多种途径吸引资金，加强其集聚过程。产业结构调整、城市功能由生产型转向经营服务型，产业的现代化和高度化，开发区建设和投资环境改善，以及包括扩大空间地域范围等，都使中心城、镇人口增加的引力增强。但是长江三角洲的这种集聚多与本区内的人口、土地、资源和区外各生产要素相结合，可以说是一种分散式的集中，而不是集聚后的扩散，各级中心城镇之间的集聚与扩散关系微弱。在市区、县城和镇的集聚中主要接受大城市（如上海）的扩散，与所辖的中心城市的关系甚少。为此，迫切需要加快中心城市的发展，加快中心城市的集聚、扩散功能，在强化支柱产业的基础上，发展新型主导产业，带动所辖市县配套产业。

#### 4. 建立长江三角洲地区的大旅游资源开发创新体系，构建长江三角洲地区“旅游经济合作圈”

长江三角洲地区旅游资源丰富，优势突出。应当规划以长江三角洲地区为整体的旅游体系，构建长江三角洲地区一体化的“旅游经济合作圈”，形成旅游业发展中的名牌效应、联动效应和规模效应。因此，相关景点应统一规划协调开发，形成旅游市场联合促销机制、旅游资源开发规划的协调机制、旅游企业的连锁机制、旅游线路的网络化经营机制、旅游教育和科研的联合协作机制。这样既可以减少浪费和重复建设，又可形成新的组合资源体系。

5. 以产业结构调整为主线，优化产业结构、提升产业高度、完善城市功能、强化城市个性，促进城市主导产业及其空间布局的合理化。针对长江三角洲当前存在的条块分割、各自为政、“诸侯经济”等突出问题和产业结构趋同、区域生产力布局不合理、城市个性不鲜明等严重问题，要优化产业结构，提升产业高度，促进合理布局，形成有分有合、有主有次、综合配套、相对协调的城市产业体系。

#### 参考文献：

- [1]洪银兴，刘志彪等. 长江三角洲地区经济发展的模式和机制[M]. 北京：清华大学出版社，2003. 1.
- [2]钱江晚报新民生. 长三角：下一个淘金地[M]. 杭州：浙江人民出版社，2003. 4.
- [3]朱金海. 共同建设长江三角洲城市群[A]. 朱敏彦，张颢瀚，曾骅等. 21世纪初长江三角洲区域发展战略研究[C]. 上海：上海人民出版社，2001. 247—265.
- [4]王贻志，王振，顾丽英. 长江三角洲地区产业整合研究[J]. 上海社会科学院学术季刊，2000，（3）：5—14.
- [5]严东生，任美镔. 论长江三角洲可持续发展战略[M]. 合肥：安徽教育出版社，1999. 2.

[6]张颢瀚,张鸿雁.长江三角洲地区经济协作联动发展总体战略[A].张颢瀚,朱敏彦,曾骅.21世纪初长江三角洲区域发展战略研究[C].南京:南京大学出版社,2000.3-17.

[7]周振华.新一轮长江三角洲区域合作与发展的战略目标选择[J].上海社会科学院学术季刊,2000,(1):5-12.

[8]徐长乐,谷人旭,袁雯等.“十五”期间上海实施长江三角洲都市经济圈联动发展战略思路与对策研究[A].朱敏彦,张颢瀚,曾骅等.21世纪初长江三角洲区域发展战略研究[C].上海:上海人民出版社,2001.274-304.

作者简介:季任钧(1936-),男,上海人,南开大学经济研究所教授,博士生导师,研究方向城市与区域发展。安树伟(1969-),男,山西省沁县人,经济学博士,山西师范大学经济管理学院副教授、硕士生导师,研究方向为反贫困与行政区边缘经济。

● 责任编辑:杨玉中